







SCHIP & KA

28e jaargang
nummer 8
april
1989



-  Afscheid van M.A. Busker
-  De Personeelsmanager aan het woord
-  Feestelijke uitreikingen aan boord
-  Chemie grote winnaar 1988
-  Aan de ORde met nieuwe OR-voorzitter
-  Uitslag 'Kerstpuzzel 1988'

SCHIP & KA

Maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers B.V.

Folkert Elsingastraat 34
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

Indien het toestelnummer van degene met wie u wilt spreken bekend is, kunt u rechtstreeks de verbinding tot stand brengen door aansluitend na 4071 dat nummer te draaien.

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 4418500

Achtentwintigste jaargang nr. 8
april 1989

Redactiecommissie
Lenny Kosten (coördinatie)
Nico Obolonsky
Wim Reininga
Henk Steenstra
010-4071805

'Schip & Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers B.V. Buitenstaanders kunnen te allen tijde een jaarabonnement nemen door overschrijving van f 17,50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking van dit bedrag op bankrekening No. 42.17.83.249 bij de Amrobank, Coolsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip & Ka'.

Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze publicatie soms gemakshalve met de collectieve benaming 'Shell' of 'Groep' aangeduid in passages die betrekking hebben op maatschappijen der Koninklijke Shell Groep of wanneer vermelding van de naam van de maatschappij(en) gevoeglijk achterwege kan blijven.

Tenzij anders vermeld, zijn alle geplaatste illustraties Shell-foto's of tekeningen.

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men de toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag gegeven worden.

Vormgeving
Tijl Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

Druk
Tijl Grafische Bedrijven B.V.
Zwolle



Afscheid gaat nemen

Chris de Goeij DFF/4

Afscheidsreceptie op donderdag 27 april 1989 om 16.30 uur in de Lunchkamer van het Shell Tankers-gebouw aan de Folkert Elsingastraat. Een ieder is daarbij van harte welkom.



Eurocard ook voor gepensioneerden en werknemers in het buitenland

Jaarbijdrage verhoogd tot f 18,-

Er is een overeenkomst bereikt met Eurocard Nederland B.V. met betrekking tot werknemers die in het buitenland (gaan) werken. Zolang U in dienst bent van een maatschappij van de Koninklijke/Shell Groep of van een met de Groep verbonden maatschappij, kan Uw Eurocard jaarlijks tegen de arrangementsprijs worden vernieuwd. U moet dan wel Uw Nederlandse bank- of girorekening aanhouden en voor voldoende saldo op deze rekening zorgdragen, zodat de verschuldigde bedragen kunnen worden geïnkasseerd. Verder is de afspraak gemaakt dat het arrangement kan worden gecontinueerd voor gepensioneerden. In het VOEKS-nieuws van maart 1989 staat hierover een bericht.

De normale jaarbijdrage voor een Eurocard in 1989 is f 90,-. Overeenkomstig de afspraken met Eurocard in het verleden, zal de jaarprijs voor Shell-werknemers met ingang van 1 april 1989 worden verhoogd van f 13,50 tot f 18,00 per jaar. Verder zullen de jaarbijdragen vanaf deze datum niet meer via het salaris, maar door Eurocard rechtstreeks via de door U opgegeven bank- of girorekening worden geïnkasseerd.

Aanvraagprocedure

Als U een Eurocard wenst aan te vragen, kunt U op Uw afdeling Personeel een aanvraagformulier invullen en ondertekenen. Na medeondertekening zal dit worden doorgezonden naar Eurocard Nederland B.V. Na akkoordbevinding door Eurocard, zal de kaart worden toegezonden.

Rectificatie

In het artikel 'Vaart Houden' van de vorige editie van Schip & Ka is een zin weggefallen. Onder het 'kopje Outplacement' dient U te lezen: 'In januari is er een nieuwe groep van 8 medewerkers bij Kruijt gestart, als gevolg van het varen met een gemengde bemanning op de 'Solaris'. In de loop van het jaar zullen er nog 7 medewerkers bijkomen als het varen met kernbemanning een feit wordt.

VLOOTCIRCULAIRES

Datum	No.	Onderwerp
16.02.89	2639	Scheepsdagboeken (PCOR)
16.02.89	2640	Scheepsramp 'Maassluis' (PCOR)
20.02.89	2641	Sluitingstijd kantoor 24.02.89 (PCOR)
22.02.89	2642	Safety knives (PCOR)
28.02.89	2643	Dankbetuiging M.A. Busker (PCOR)
02.03.89	2644	'Near miss' m.s. 'Fulgur' (PCOR)
03.03.89	2645	Koersen (PCOR)
03.03.89	2646	Alcoholvrij bier (PCOR)
03.03.89	2647	Vervanging 'F'-klasse schepen (PCOR)
08.03.89	2648	Overlijden M.L.C. van Heeswijk (PCOR)
09.03.89	2649	Aanvulling PCOR 2648 (PCOR)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Felania
Felipes
Ficus

Flammulina
Fossarina
Fossarus
Fulgur
Fusus
Niso

Sarda
Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris

Spectrum
Sponsalis
Stellaris
Stellata

010-4566008

010-4566009

M.A. BUSKER



M.A. Busker in jongere jaren

Manfred Albert Busker, geboren 3 juli 1936, behaalde in 1956 zijn stuurmans-diploma aan de Zeevaartschool te Rotterdam. Hij studeerde af als de beste leerling van Nederland. Op 8 augustus 1956 trad hij als leerling-stuurman in dienst van Shell Tankers B.V. Na het doorlopen van de verschillende rangen werd hij in 1971 als gezagvoerder aangesteld. Vanaf 1962 is de heer Busker afwisselend aan de wal en op de vloot tewerkgesteld geweest, waarvan ongeveer zeven jaar in verschillende functies bij Shell International Petroleum Company Ltd. in London. In 1981 werd hij benoemd tot Fleet Manager van Shell Tankers B.V., in 1984 volgde hij de heer Drs. A.L. Rasterhoff op als Algemeen Directeur. In zijn functie als Voorzitter van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging en had hij diverse commissariaten en zat hij in verschillende besturen. Thans heeft hij de functie van Voorzitter van de Hoofddirectie van Smit Internationale aanvaard.

Waarom gaat U drie jaar voor Uw pensioen bij ons weg?

'Een paar maanden geleden wist ik dat precies, nu ben ik daar niet zo zeker meer over. Twee dingen zijn wel zeker: niet omdat ik ruzie met wie dan ook in Shell heb en ik ben ook niet gaan solliciteren. Waarom dan wel? Ik denk een beetje angst voor een Centraal Kantoor plaatsing en de realiteit dat het door alle afslanking nogal dringen is aan de top, dus niemand ongelukkig is als je weg gaat. Ook speelt mee dat ik vanaf 1975, toen ik door de heer Brouwer lid van het Management Team ben gemaakt, alleen maar narigheid heb gezien. Minder schepen, mislukking van een doorbraak naar gasvervoer (drie jaar avond- en weekend werk!), steeds minder mensen, continu bezuinigen en steeds meer duidelijkheid dat Shell niet bereid is te investeren in voor STBV aantrekkelijke, maar voor de Groep weinig interessante diversificatie. Van nature ben ik een constructeur en ik denk, dat zal de tijd moeten leren, dat Smit, waar het op het moment heel moeilijk is, uit pure noodzaak zal moeten

uitbouwen en dat in een omgeving waar ik me thuis voel, namelijk op en aan het water.'

Wat waren de hoogtepunten in Uw loopbaan?

'Zakelijk, het moment waarop de heer Rasterhoff mij vertelde dat Shell Tankers B.V. er drie en mogelijk zelfs vijf 80.000 tons nieuwbouw-schepen bij zou krijgen. De wat meer persoonlijke ervaringen, zullen U wellicht wat bevreedden. Kijk, tewater-latingen, doopplechtigheden en jaarbijeenkomsten zijn natuurlijk enerverende momenten, vooral als je als 'acteur' moet optreden, maar het zijn geen zaken die je in het diepst van je wezen raken. Ongetwijfeld hoogtepunt is voor mij de plaatsing op de 'Kalinga' geweest en wel om de volgende reden. Ik voer als leerling op de 'Mitra' en per definitie werk je dan met de bemanning samen. De 'K'-schepen waren toen pas in de vaart en bij alles wat er gebeurde werd de vergelijking gemaakt, hoe dat op de 'K'-schepen ging. Op die manier werd je ongewild aan een soort 'K-boot' complex geholpen. Toen ik dan ook na verlof als 4e Stuurman op een 'K'-schip werd geplaatst, dacht ik echt, nu heb je het wel gemaakt. Nog steeds zie ik

de opbouw met de naamplaat boven de dokwand bij de RDM uitsteken, toen ik mij aan boord ging melden.

Verder was de aanstelling als kapitein een hoogtepunt, eigenlijk veel meer dan de latere directie benoemingen. Kapitein zijn is een merkwaardige bezigheid, met vele facetten. Wat ik geweldig vond was het navigeren en manoeuvreren en het varen in slecht weer. Het is echt waar, er zijn golven zo hoog als huizen!

En Uw dieptepunten?

'Dat was een te verwachten vraag. Laten we eerlijk zijn, zonder dieptepunten zou je ook geen hoogtepunten hebben. Grote indruk heeft op mij gemaakt het bezoek aan de 'Lepton' toen eenmaal de beslissing was genomen dat prachtige schip naar de sloop te varen. Ik had Jolle de Jong, aan de wal als OR-voorzitter en daarvoor vaste gezagvoerder van de 'Lepton' en mijn vrouw, die nog nooit een VLCC had bezocht, gevraagd mee te gaan. Ik zal nooit de totale verwarring van Lex Weide, de kapitein, vergeten, die had werkelijk het water dun gevaren en werd nu verteld dat het economisch niet langer acceptabel was de 'Lepton' in de vaart te houden.

Het was bijzonder fijn op weg naar huis de wat relativerende kapitein de Jong en mijn vrouw in de auto te hebben. Die avond

1989 - Drie generaties Shell Tankers
directeuren, v.l.n.r. G. Veldt, Drs. A.L.
Rasterhoff, M.A. Busker

was trouwens toch weinig voorspoedig. We raakten zonder benzine en het is de eerste keer in mijn leven geweest dat ik een bescheiden aantal liters benzine bij een niet-Shellpomp heb getankt.

Verder heb ik een minder leuke periode in Londen gehad. Niets dan lof over de collega's daar, maar de overstap van het dynamische Shell Tankers, ik gaf toen veel cursussen en zag veel mensen, naar een steriele bureau functie was verschrikkelijk. Toch zat er iets erg positiefs in. Tot die dag na zo'n 17 dienstjaren had ik me nooit voor kunnen stellen dat iemand een hekel aan zijn werk kon hebben. Achteraf dus erg belangrijk, omdat je wat meer aan je medewerkers gaat denken. Mijn nogal eens verkondigde stelling dat iedereen recht heeft op een zo plezierig mogelijke werkkring, heeft dat avontuur als achtergrond.

Een werkelijk dieptepunt is het moment geweest waarop het duidelijk werd dat we met de bestaande bemanningsstructuren

niet verder konden en over moesten naar goedkopere buitenlanders. Begrijp me goed, ik laat daar geen krokodille tranen



over, er was gewoon geen andere uitweg, maar je hoeft toch ook niet blij te zijn.

Algemeen gesproken ben ik bij alle afscheiden niet op mijn best. Het is altijd een psychologische breuk. Vroeger was ik ook nooit blij als ik na een lang contract met verlof ging.'

Hoe ziet U de toekomst van Shell Tankers?

'Ja, de toekomst. Als we dat wisten! Ik ben ervan overtuigd dat met als fundament de verbetering in de tankermarkt, Shell in de scheepvaart wenst te blijven. Ik ben er ook van overtuigd dat er geen enkel 'reders sentiment' is, met andere woorden schepen ja, maar het zal een rendement moeten geven. Ook zal men beslist niet in paniek raken over 1 of 2 slechte jaren, het gaat om de structurele positie, de langere termijn. Binnen deze parameters heeft STBV naar mijn stellige overtuiging een goede uitgangspositie. Ik moet nu zeggen 'jullie'. Jullie zijn internationaal gezien, een hoogwaardige operator. De kostenstructuur is belangrijk verbeterd en de maritieme infrastructuur met onder andere de zeevaartopleidingen, is intact gebleven. De milieu-eisen worden steeds nadrukkelijker aangescherpt en dat is voor een hoogwaardige operator een goede zaak. Dat sommige operators goedkoper zijn, zal voor niemand nieuws zijn. De vraag is, hoe lang bevrachters zich nog kunnen permitteren met dergelijke vervoerders zaken te doen. Ik hoop oprecht (niet als directeur van Smit) dat er geen tweede 'Amoco Cadiz' nodig is om bevrachters te overtuigen van het oude maxim, dat kwaliteit een prijs heeft.

*Kortom voor de toekomst alle kansen, maar daar zal intelligent op moeten worden ingespeeld. Het kan nodig zijn om voor zekerheid en winst op langere termijn, een korte termijn offer te brengen. Weet U nog? **NOBODY OWES US A LIVING.** Houd je dat in de gaten dan zijn vakmanschap en kwaliteit, zoals in STBV ruimschoots aanwezig, de garantie voor de toekomst.*

Ik tankte bij een niet-Shell pomp



M.A. Busker tijdens een vraaggesprek in 1984



De redactie had het zich deze keer makkelijk gemaakt. Vorig jaar moesten wij ons door de vele inzendingen heen worstelen om iedere letter in de puzzel na te kijken. De 'Kerstpuzzel 1988' was ook voor onze lezers een stuk gemakkelijker geworden. Deze keer hoefde men alleen de twee gevraagde sleutelwoorden in te sturen, te weten modeontwerper en klokkengieter. Feit is dat velen naar de pen grepen om deze woorden in te vullen, want 124 inzendingen kwamen bij ons in het 'in'-bakje terecht. Sommige lezers moesten er aan wennen en hebben zowel de oplossing als de gehele puzzel opgestuurd. Niet gering, maar waarom ook niet? Het is toch een leuke bezigheid de tijd te doden met het invullen van een gezellige puzzel? Wie weet hoe velen onder U de smaak van het puzzelen (weer) te pakken hebben gekregen.

Op woensdag 8 maart jl. vond onder wakend oog van OR-voorzitter Ed Barsingerhorn de trekking van de winnaars plaats. De uitslag van de loting is als volgt:

1e prijs f 100,-
F. Kuyt, waarnemend
gezagvoerder

2e prijs f 50,-
Mw. W. Aanen-Bronke,
echtgenote van
hoofdwerktuigkundige E.
Aanen

3e prijs f 25,-
S. Harders, gepensioneerd
gezagvoerder

De prijswinnaars hebben inmiddels hun geldprijzen via bank of giro in ontvangst kunnen nemen.

Uit de postbak

De, helaas, door weinig bemanningsleden bijgewoonde, maar door mij als zeer plezierig ervaren afscheidsreceptie van de heer Busker, heeft behalve de commando-wisseling nog iets anders opgeleverd. Vooral door ex-civiele dienst leden werd de wens uitgesproken op gezette tijden bijelkaar te komen. U kunt het haast wel raden: om onder het genot van een versnapering,

geen schrikop eigen kosten, oude koeien uit de sloot te halen en ervaringen uit te wisselen. Graag wil ik mij als coördinator opwerpen om uit te zoeken of hier nog meer mogelijke liefhebbers voor zijn. Heeft U interesse, schrijf mij dan een briefje.

Albert Vrolijk
Ghistelkerke 520a
4511 JM Breskens



Voorjaarsreünie CNOOKS

De Club van Nederlandse Oud-gezagvoerders en Oud-hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell zal op 22 april a.s. in Café-restaurant Engels, Stationsplein 45 te Rotterdam, een algemene ledenvergadering beleggen. Aansluitend op de vergadering zal de voorjaarsreünie plaatsvinden. Het Bestuur rekt op een grote opkomst.

AFSCHEIDSRECEPTIE

M.A. BUSKER

In de ogen van veel oude getrouwen van Shell Tankers B.V. toch een bijzondere dag, die vrijdag de 24e februari. Bijzonder omdat met het afscheid van M.A. Busker toch een tijdperk werd afgesloten. Niet voor niets werd de heer Busker wel eens 'Mister Shell Tankers' genoemd, want juist hij heeft zich de vier moeilijke jaren die achter ons liggen erg veel moeite gegeven om Shell Tankers B.V. weer een gezonde toekomst te geven. Hij zal zelf de eerste zijn om te roepen dat dat niet alleen zijn verdienste was, maar uiteindelijk was hij wel de 'Gezagvoerder' die de juiste koers moest uitzetten. De afscheidsreceptie was een goede gelegenheid om daar nog eens bij stil te staan en veel STBV- en oud-STBV medewerkers, die de periode Busker hebben meegemaakt, zijn daarvoor naar het Hofplein gekomen.

De lunchkamer van het Shellgebouw in Rotterdam was geheel vrijgemaakt voor de receptie en dat was maar goed ook gezien de grote opkomst van zo'n vierhonderd mensen, waarvan zich reeds een groot aantal lang voor het officiële aanvangstijdstip verzameld had bij de ingang.

Drukbezochte bijeenkomst

Om kwart over vijf moesten de mensen die in de rij stonden om van de heer Busker en zijn echtgenote afscheid te nemen even geduld hebben, omdat twee officiële toespraken gehouden moesten worden. Behalve de heer Busker en zijn echtgenote waren overigens ook hun dochter Anne en zoon Gerdjan aanwezig.

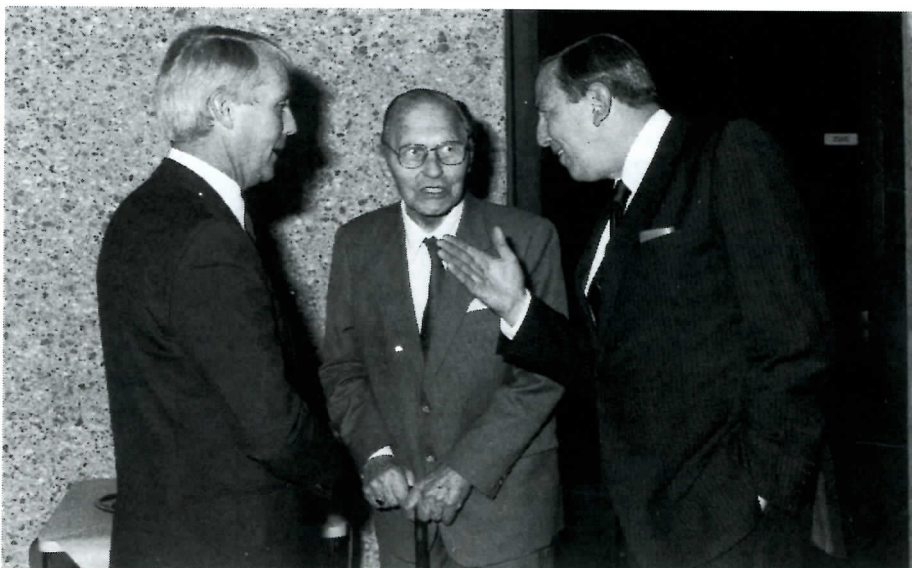
De eerste spreker was de heer G. Veldt, de nieuwe Algemeen Directeur van Shell Tankers B.V. Hij wees erop dat het vrij ongebruikelijk is dat de vertrekkende Directeur wordt toegesproken door zijn opvolger. **'Zou Marine dan toch different zijn?'** In zijn toespraak riep de heer Veldt enkele opvallende zaken uit het verleden



Wat zal dat nu zijn?

terug in de herinnering en koppelde deze aan het heden. Zeer treffend was in elk geval de opmerking dat de toenmalige 3e Stuurman Busker enige moeite had met het begrip 'tijdsberekening'. Degenen die de heer Busker zich wel eens heel snel - en heel laat - van de ene naar de andere afspraak hebben zien haasten kunnen beamen dat hij daar nu nog moeite mee heeft.

De heer Veldt dankte de heer Busker voor zijn grote inzet voor Shell Tankers B.V. en de wijze waarop hij als een uiterst bekwaam Gezagvoerder het schip 'STBV' op koers heeft weten te houden. Hij merkte daarbij ook nog op dat de medewerkers van Smit Internationale binnenkort tot



De heer Veldt (l) en Busker (r) begroeten de 82-jarige oud-hoofdwerktuigkundige J. van Bommel



De heer en mevrouw Busker vouwen op reglementaire wijze de vlag op.



Genoeglijk nemen zij weer plaats op de bank om naar de volgende spreker te luisteren.



dezelfde conclusie zullen komen als die van Shell Tankers B.V.: **'Fred Busker, een fijne baas om voor te werken'**.

Na nog een dankwoord tot mevrouw Busker te hebben gericht, voor wat zij op de achtergrond heeft gedaan, bood de heer Veldt, namens alle Shell Tankers medewerkers een afscheidscadeau aan, in de vorm van een houten bank voor in de tuin. De bank was voorzien van de inscriptie **'STBV 24.02.1989'**. Na de STBV vlaggen - die het cadeau daarvoor aan hun blikken verborgen hadden gehouden - op reglementaire wijze opgevouwen te hebben (dus zonder de vlag de grond te laten raken!) konden de heer en mevrouw Busker meteen plaatsnemen op de bank, om naar de volgende spreker te luisteren.

Dat was Kapitein Den Ouden, Voorzitter van de CNOOKS, die wat langer stil stond bij het verleden. Hij maakte overigens meteen van de gelegenheid gebruik om de Directie in overweging te geven de gepensioneerden weer uit te nodigen bij de

DANK

Mijn hartelijke dank voor Uw bliken van attentie bij mijn afscheid. Dit is de laatste maal dat ik mij formeel tot U richt. Gezamenlijk zijn we een lange weg gegaan. Aan U om tezamen met en onder de bekwame leiding van de heer Veldt het schip op koers te houden. U zult zeer zeker nog het nodige slechte weer krijgen, maar daarbij zal goede stuurmanskunst en optimisme zonder enige twijfel tot succes voeren.

Ook mede namens mijn echtgenote dank ik U voor het prachtige afscheidscadeau. Probleem is dat we het eigenlijk veel te mooi vinden om in de tuin te zetten. Het is niet mogelijk mijn erkentelijkheid voor Uw inzet onder woorden te brengen. Het ga U, en allen die U dierbaar zijn, bijzonder goed.

M.A. Busker



Jolanda van Ham overhandigt het handboekje aan mevrouw Busker



De heer H. Hooykaas, President-directeur Shell Nederland, schenkt de heer Busker tijdens de ontvangst een SN-strobdas. (De heer Hooykaas droeg tijdens deze gelegenheid een STBV-strobdas).

eindejaarsbijeenkomsten. Deze gedachte werd hem waarschijnlijk ingegeven door de grote opkomst van oud-gedienden bij deze afscheidscadeau.

Na de woorden van Kapitein Den Ouden werd een pauze ingelast. De rij mensen die de heer Busker een hand wilden geven, formeerde zich in dezelfde volgorde als daarvoor, hetgeen een treffend voorbeeld is van de gedisciplineerde en beleefde instelling van onze (oud)medewerkers!

De heer G. Veldt onderbrak zijn toespraak om stil te staan bij het verlies van Nedlloyd tanker "Maassluis" en het merendeel van haar bemanning. Vervolgens verzocht hij de aanwezigen, om enkele ogenblikken stilte in acht te nemen.

Dankwoord van de heer Busker

Om ongeveer zes uur volgde het laatste formele gedeelte van de afscheidscadeau. De heer Busker kreeg voor de laatste maal de gelegenheid het woord te voeren.

In zijn toespraak benadrukte hij dat een belangrijke eigenschap voor hem als Directeur niet zozeer spreken was, als wel luisteren. Hij bedoelde daarmee dat je om goede beslissingen te kunnen nemen eerst goed naar al je medewerkers moest luisteren.

Verder betogde de heer Busker dat alle negatieve berichten ten spijt er in de Nederlandse scheepvaart wel degelijk toekomst zit. Hij riep jonge mensen op om indien zij echt zin hebben in een varend beroep, toch vooral voor een loopbaan op zee te kiezen. Volgens hem zouden ze daar geen spijt van krijgen.

Aan het einde van zijn dankwoord had de heer Busker nog een verrassing in petto voor een aantal medewerksters, die hij zonder overigens de overige medewerkers op de vloot en aan de wal te vergeten, toch even in het zonnetje of beter in de bloemetjes wilde zetten. Achtereenvolgens werden Mary Bode, Janny Kalkman, Trudy Kaandorp, Lenny Kosten en Jolanda van Ham naar voren geroepen. Allen kregen van de heer Busker een groot boekje bloemen als dank voor alles wat ze voor hem gedaan hadden. Deze actie had overigens de volledige instemming van mevrouw Busker, de aanwezige heren moesten er vooral niets achter zoeken!

Voor zijn vrouw had de heer Busker geen bloemen bij zich, want dat had zij hem nadrukkelijk verboden. Wel sprak hij de belofte uit voortaan tijdig aan haar door te geven wanneer hij 's avonds thuis zou komen en zich ook aan die tijd te houden. (Wij wensen de heer Busker veel sterkte toe met deze intentie).

Na het formele gedeelte was er nog tot acht uur gelegenheid om onder het genot van een drankje of een portie saté van de heer en mevrouw Busker afscheid te nemen en met elkaar oude herinneringen op te halen: **'Weet je nog toen op de 'Zaria', Fred, toen jij . . .'**

SHELL TANKERS B.V.

'FELIPES'

Komende uit koudere Japanse wateren, waren de weersomstandigheden donderdag 23 februari dusdanig verbeterd, dat festiviteiten in de buitenlucht weer tot de mogelijkheden behoorden. Nadat alle opvarenden bijeen waren, werd door de gezagvoerder, na een korte speech, iedereen bedankt voor de getoonde inzet het afgelopen jaar. **Basoeki Agusdin**, als enthousiast (en afscheid nemend) lid van

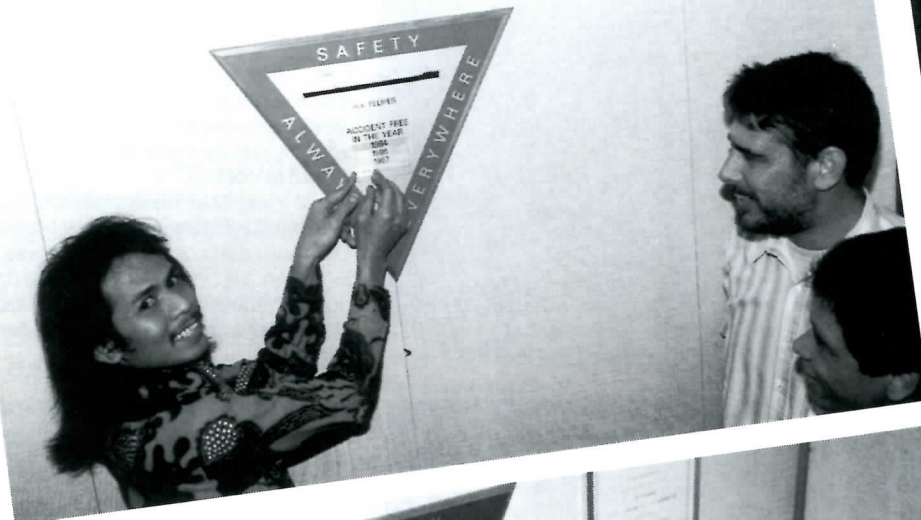
de Veiligheidscommissie, werd bereid gevonden het jaarplaatje op de Veiligheidsdriehoek te bevestigen. Vervolgens werd overgegaan tot het meer festieve gedeelte van de bijeenkomst. Een ieder begaf zich naar het achterdek, alwaar vele culinaire geneugden stonden opgesteld. Het werd een zeer geanimeerde avond, op zich al voldoende aanleiding er voor te waken dat er volgend jaar weer een soortgelijke bijeenkomst plaats kan vinden.

Namens allen,
D.C. Tazelaar
Wvd. Gezagvoerder

'FUSUS'

1000 OMA-vrije dagen

Gezagvoerder H. Baard tussen de opvarenden en uitgenodigde personeelsleden van het Mitsubisi



Manisis III Janwar Janis salah seorang anggota SC menempelkan plat aluminium keselamatan 1988 pada Segi Tiga Keselamatan. Nampak mengamati anggota SC: Mualim III F.R. Danuwidjaya, CH. Cattr. Djabar - Tilamahu, dan CPO Suntoso Juga Bpk. Knol sebagai Nachoda m.v. 'Fossarina'

'FOSSARINA'

Naar aanleiding van de feestelijkheden rond het bevestigen van het Veiligheidsplaatje van 1988, heb ik het genoegen U een aantal foto's te sturen die naar ons idee een toch wel uniek karakter hebben daar zij onze nieuwe Fleetmanager de heer J.A.M. Elias laten zien in zijn eerste officiële taak in dienst van Shell Tankers B.V. Nadat het jaarplaatje door de heer Busker tijdens zijn scheepsbezoek op 5 januari was overhandigd, was er de afspraak dat de ceremoniële bevestiging op 21 januari zou gebeuren. Toen echter bericht kwam

dat onze nieuwe Fleetmanager zou gaan meevaren was de beslissing gauw genomen om deze periode te laten samenvallen met de uitreiking, hetgeen uiteindelijk op 28 januari plaats had. Het kostte gelukkig niet veel moeite om hem over te halen om het plaatje aan de CPO, OO Suntoso te overhandigen.

Na een fraaie toespraak welke nog werd gevolgd door een 'peptalk' door de 3e wtk. Janwar Janis, het oudste lid van de VC, werd na een betrekkelijk lang peuteren aan de plakstrook het plaatje dusdanig op de Veiligheidsdriehoek bevestigd dat er in ieder geval nog zeker plaats is voor de volgende vijf.

G.J. Knol
Gezagvoerder



Mustafa Bin Nasik bevestigt het

'FULGUR'

Naar aanleiding van het OMA 1988 werd aan boord van de januari jl. een feestelijke avond georganiseerd, waarbij het werd toegevoegd aan de Veiligheidsdriehoek. Deze werd, na een toepasselijke de gezagvoerder, verricht opvarende **Mustafa Bin N** ging één en ander vergez versnaperingen en drank werd besloten met de ver 'niet zo veilige' film 'Flod

L. Salomons
Leerling Maritiem Offici

...e speciaal voor deze gelegenheid
...agentschap.



'FLAMMULINA'

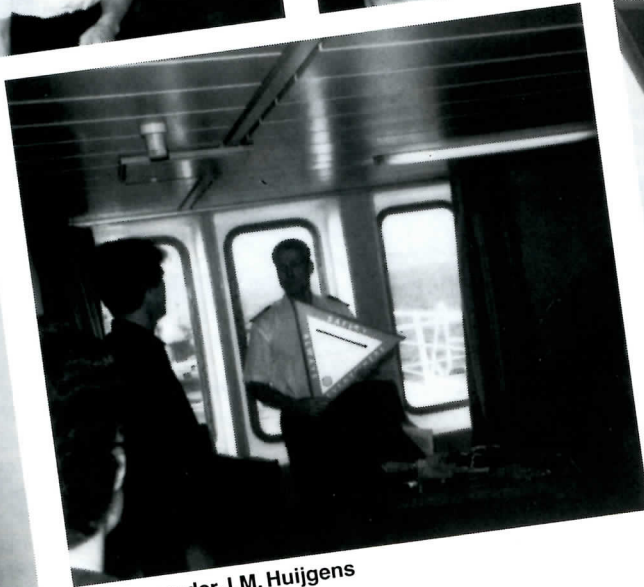
Head-catering Mohamad Ali Saltan Saidi Bin Djamil, 'oudste' opvarende en tevens lid van de Veiligheidscommissie mocht het veiligheidsplaatje uitreiken. Hier staat hij met gezagvoerder A. Vlaar (r).



SAFETY FIRST ... ALWAYS EVERY WHERE !



...veiligheidsplaatje



Gezagvoerder J.M. Huijgens



CPO Sayanbati

...e jaar
...lgr' op 28

...plaatje

...deling
...spraak van
...r de jongste
...k. Natuurlijk
...van de nodige
...De avond
...ing van de

'SPECTRUM'

1988 was het eerste jaar dat het m.s. 'Spectrum' zonder ongevallen had gevaren en voor deze gelegenheid zou de Veiligheidsdriehoek uitgereikt worden. Een gunstige en speciale gelegenheid deed zich begin februari 1989 voor toen de 'Spectrum' naar haar oorsprong terugkeerde. Op 1 februari ging het schip ten anker in de baai bij Ulsan. 2 februari werd de Veiligheidsdriehoek na een korte toespraak door de heer Kim, representatieve van Yukong Oil te Ulsan, aan gezagvoerder Huijgens overhandigd. Nadat gezagv. Huijgens, mede namens alle opvarenden en de aanwezige Fleetmanager de heer J. Elias, de Veiligheidsdriehoek in ontvangst genomen had, werd de driehoek door twee leden van de Veiligheidscommissie, de heren Cornelissen en Aromande, op een gepaste plaats in de salon gehangen, zodat men regelmatig aan de noodzaak tot veilig werken wordt herinnerd. Op gepaste wijze werd daarna de uitreiking van de veiligheidsdriehoek gevierd.

'STELLARIS'

Op 28 januari werd aan boord van de 'Stellaris' het vierde opeenvolgende jaarplaatje op de Veiligheidsdriehoek aangebracht door CPO Sayanbati (zie foto). Na afloop van de reis van Yokohama naar Singapore wachtte 18 opvarenden de aflossing. Zij hebben dus het merendeel geleverd van de bijdrage voor een ongevalsvrij 1988. Een welverzorgde maaltijd en een gezellige bingo-avond rondden de ceremonie af.

C.J. Clarisse
Gezagvoerder

In gesprek met Tino de Vries

Personeelsmanager STBV

Mijn belangrijkste uitgangspunten:

- ☆ Ik wil niet weten waarom iets niet kan, maar alleen hoe het wel kan!
- ☆ People don't have to be told, they have to be allowed!

Wat heb je gedaan voordat je bij Shell Tankers kwam?

'Na mijn sociologie studie in Utrecht heb ik eerst bij Heineken gewerkt in de Personeelsafdeling; dat was in 1967. Vier jaar later trad ik bij de KLM in dienst. Pas in 1976 kwam ik bij Shell. Ik wilde eerst goed rond kijken voordat ik besloot me ergens definitief aan te binden. Ik begon in Pernis bij de Raffinaderij. Een bijzonder leerzame tijd waarbij ik regelmatig contact had met Ondernemingsraad en vakbonden. Drie jaar later werd ik overgeplaatst naar Oman als Hoofd van de afdeling Personeelsplanning en Development. Het was in de tijd van de grote uitbreidingen. In enkele jaren tijd groeide de onderneming van 1800 naar 3300 man. Een heel boeiende en zoals je wel kunt begrijpen drukke tijd. Na drie en een half jaar keerde ik terug naar Nederland. Ik kwam te werken in het Centraal Kantoor in Den Haag. Daar was ik aanvankelijk verantwoordelijk voor de planning van CK-staf en de laatste jaren voor uitzendingen van expatriates. De helft van mijn afdeling zat in Londen, dus dat betekende veel reizen. Zoals je ziet, nogal wat omzwervingen, maar wel altijd in Personeel.'

Nu na drie maanden: 'is Marine different'?

'Ja, dat kun je wel zeggen. Aan de andere kant moet je de verschillen ook niet overdrijven. Ook tussen Exploratie en Productie en bijvoorbeeld Marketing of Billiton bestaan grote verschillen. Wat anders is, is dat je van de olie industrie terecht komt in de rederswereld met een totaal eigen cultuur en andere problemen. Een ander verschil is de mentaliteit. Er is in het algemeen een grote betrokkenheid bij het wel en wee van het bedrijf. In het Centraal Kantoor bijvoorbeeld was dat veel minder merkbaar. Daar maakte je kosten die door de werkmaatschappijen moesten worden betaald. Hier praat je direct over de verlies- en winstrekening van je eigen Maatschappij. Kommunikatie met het walpersoneel is heel direct. Je kunt letterlijk zo bij elkaar binnenlopen; dat is het grote voordeel van een kleine organisatie. Aan de andere kant onttrekt het vlootgebeuren - en daar gaat het uiteindelijk om - zich voor een groot deel



aan je waarneming. De enige contacten die je hebt zijn de briefing gesprekken met Gezagvoerders en Hoofdwerktuigkundigen en incidenteel met Maritieme Officieren. Begrijpelijk vanuit kostenoverwegingen, maar jammer vanuit het oogpunt van direct contact. Meestal communiceren we via 'papier' en dat is een gebrekking hulpmiddel.'

Wat valt je nog meer op?

'Enkele dingen springen er uit. In de eerste plaats valt het je als nieuwkomer op dat er in de scheepvaart zoveel zaken in beweging zijn; ik denk dan bijvoorbeeld aan de projecten *B2000* en *Kernbemanning*. Opvallend is ook dat zovelen bij dat proces betrokken zijn. Aan de andere kant slaat de schrik me om het hart als ik zie hoe lang het allemaal duurt. Dat is naar mijn mening een luxe die we ons in feite niet kunnen veroorloven. Als we ons niet sneller aanpassen aan de veranderingen, die ongetwijfeld op ons af blijven komen, dan zullen anderen ons voorbij streven.

Een ander punt dat mij opvalt is de bijzonder goede samenwerking met de

Ondernemingsraad. Er heerst een sfeer van openheid en vertrouwen, met respect en begrip voor elkaars positie. Dat wordt niet alleen veroorzaakt door de slechte bedrijfsresultaten, waarbij het gezegde '*broeders in de nood*' opgeld doet. Nee, het is meer dan dat. Het is een grondhouding van 'we moeten het gezamenlijk doen', die je in alle geledingen van het bedrijf tegenkomt.'

Wat boeit je het meest in deze functie?

'De zelfstandigheid. Dat is een gevolg van het feit dat STBV een geheel eigen plaats inneemt binnen Shell en in die zin zelfstandig opereert. Dat heeft rechtstreeks gevolgen voor je eigen functioneren: je ziet direct het effect van je handelen. Ik ben me uiteraard heel goed bewust dat Marine heel veel invloed heeft op de planning van onze schepen en op de vlootsamenstelling, maar binnen dat kader heb je alle ruimte. De keerzijde van deze medaille is dat we in een marginale bedrijfstak werken waarbij we alles in het werk zullen moeten stellen om de continuïteit ervan zeker te stellen.'

Ga je binnenkort ook naar zee?

'Ja, dat is mijn vaste voornemen. En ik zal daar zeker niet lang mee wachten. Het is mijns inziens de enige manier om een indruk te krijgen van het leven en werken aan boord en wat varen precies inhoudt. Het zal natuurlijk vanuit tijds- en financiële overwegingen een korte reis zijn, een dag of 10 - 12, maar ik heb in ieder geval een goede mogelijkheid om de sfeer te proeven.'

Heb je nog hobbies?

'Er zijn veel dingen waar ik interesse in heb, zonder dat ik een hobby kan noemen die er uitspringt. Ik luister graag naar muziek, bij voorkeur klassiek. Het eerste wat ik doe als ik 's ochtends de auto instap is 'Nederland 4' opzetten. Maar ik luister ook met plezier naar goede popmuziek. Andere favoriete bezigheden zijn lezen, wandelen en sport. Ook in de tuin werken vind ik erg plezierig en ontspannend. We wonen in een nogal oud huis, dat helaas veel onderhoud vraagt; er zijn altijd een aantal klussen te doen en daarin gaat veel tijd zitten. Reizen doe ik ook graag. Vakanties betekenen bij ons (vrouw en drie kinderen) veel doen en veel zien: meestal rondtrekken, musea, kastelen en mooie gebieden bezoeken.'

Wat zijn je plannen?

'In het vorige nummer van Schip & Ka (blz. 12 Red.) heb je kunnen lezen waarop wij ons in 1989 willen concentreren. Toch wil ik er een paar punten uitlichten. In de eerste plaats de Outplacement exercitie; een formidabel probleem dat ons dit jaar nog veel tijd en energie zal kosten. In de tweede plaats het grote verloop onder de jongeren en dan bedoel ik de Maritieme Officieren. Sceptici zeggen *'het verloop is altijd hoog geweest en daar moet je mee leven'*. Dat is voor mij niet acceptabel. Ik begrijp best dat een zekere mate van verloop - gezien de aard van het beroep - onvermijdelijk is, maar ik ben er ook van overtuigd dat we er zelf veel aan kunnen doen. Slechte coaching, onduidelijke taakhoud, *'niet voor vol worden aangezien'*, onzekere toekomstperspectieven zijn evenzeer redenen waarom men wegloopt. In konkrèto, alle Maritieme Officieren die voor de jaarlijkse keuring komen, komen bij mij langs voor een gesprek, om te horen hoe het gaat en om hen te vertellen hoe de toekomst eruit ziet. Begrijp me goed, dat kan ook betekenen dat ik bepaalde mensen vertel dat er voor hen geen plaats is gezien de matige beoordelingen. Maar duidelijkheid is het minste waar iedereen recht op heeft.'

Wat zijn je belangrijkste uitgangspunten?

'Als eerste wil ik noemen, **'Ik wil niet weten waarom iets niet kan, maar alleen hoe het wel kan'**. En dat bedoel ik erg eenvoudig. Van nature hebben mensen weerstand tegen verandering. Verandering schept onzekerheid en velen vinden het moeilijk daarmee om te gaan. Allerlei, vaak onnodige, barrières worden



opgeworpen om aan te tonen waarom bepaalde dingen niet kunnen, terwijl we nieuwe ideeën juist een kans moeten geven. Inspelen op veranderingen is daarbij niet voldoende. We zullen zelf veranderingen moeten creëren en we zullen moeten leren denken in termen dat veranderingen een niet weg te denken, vast deel van ons bestaan zijn. De rust en de stabiliteit die we hebben gekend, behoren voorgoed tot het verleden.

Als tweede uitgangspunt wil ik noemen: **'People don't have to be told, they have to be allowed'**. Mensen zijn van nature creatief, maar ze moeten wel de ruimte krijgen. Er zijn natuurlijk mensen die geen interesse hebben in een stuk ontplooiing, maar dat is een kleine groep. Daar moet je je niet door laten leiden. Je beleid moet gericht zijn op de meerderheid die wel vooruit wil en initiatief wil tonen. De consequentie daarvan is dat je je bijvoorbeeld als baas steeds moet afvragen 'waarom doe ik dit zelf; kan ik het niet op een lager niveau laten doen.' Als je dat niet consequent doet, houd je ongewild de hiërarchie en daarmee de bureaucratie in stand. Het begint al bij het zetten van een simpele handtekening. Je moet jezelf de vraag stellen: 'wat is de toegevoegde waarde als ik dit zelf teken; is het alleen maar een (historisch gegroeide) formaliteit?' Ik begrijp natuurlijk best dat bepaalde tekenbevoegdheden moeten vastliggen, maar waar het om gaat, is het principe. Als je mensen voor bepaalde



zaken verantwoordelijk maakt, moet je ze ook de daarbij behorende bevoegdheden geven, anders heeft het geen zin.'

Wat vind je van de klantgerichtheid in STBV?

'Dat kan veel beter. Het leveren van een goede service is uitermate belangrijk. Daarin moeten wij beter zijn dan onze concurrenten. Ook de walorganisatie heeft, naast een beleidsvoorbereidende taak, een zeer sterk dienstverlenend karakter. Ik kan dat niet genoeg benadrukken. Dat geldt natuurlijk ook voor de afdeling DFP. Wij zijn er met name om goede en betaalbare diensten te leveren aan de vloot. Als de vlootmedewerkers vinden dat wij dat beter kunnen doen, dan horen wij dat graag. Wel is het zo dat wij vanwege de kosten niet alles kunnen doen wat we willen, *maar wat we doen willen we goed doen!* Ieder die suggesties of opmerkingen heeft kan mij schrijven of bellen (toestel 802).'

Is er nog iets anders wat je kwijt wilt?

'Ja, over het alcoholgebruik aan boord. Kijk een biertje op zijn tijd kan geen kwaad en dat drink ik zelf ook. Maar als ik nog geen week geleden van een jonge Maritieme Officier hoor dat er schampere opmerkingen worden gemaakt over het feit dat hij niet drinkt en dat hij dan soms maar meedoet om niet uit de toon te vallen, dat vind ik dat bijzonder kwalijk. Het zegt veel over de persoon die dergelijke opmerkingen maakt; hoe zwak de betrokkene in zijn schoenen staat als hij vindt dat je alleen maar meetelt als je drinkt.

Ik hoop dat de jongeren en ook ouderen die niet of weinig drinken zich door dit soort opmerkingen niet laten beïnvloeden. Ook ben ik van mening dat hier een heel duidelijke taak voor het Scheepsmanagementteam ligt.'

En tot slot?

'Shell Tankers is zonder meer een fijne Maatschappij om bij te werken. Als we het goed blijven doen - en dan heb ik het over kostenbeheersing - dan is er reden voor optimisme. Niet voor niets zijn we van plan dit jaar 20 Maritieme Officieren in dienst te nemen.'

Chemie de grote winnaar van 1988

'Ik ben beslist niet ontevreden met het resultaat over 1988. Zeker niet wanneer je kijkt naar de lage olieprijs van dit moment. Mijn collega's zeiden: zelfs van Wachem is dit keer niet ontevreden.' Dit was één van de reacties van Ir. L.C. van Wachem, President-directeur N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, op donderdagmiddag 2 maart jl. tijdens de persconferentie naar aanleiding van de

Om precies 12.00 uur begon President-directeur Van Wachem de persconferentie met de trieste mededeling dat groepsdirecteur Welham en zijn vrouw enkele dagen daarvoor bij een auto-ongeluk om het leven waren gekomen. 'Voor ons is dit een gevoelig verlies'. Na een korte pauze, vertelde Van Wachem dat het nettoresultaat in vergelijking met 1987 met vier procent was gestegen. Voor Chemie was 1988 een waar topjaar met een sterke vraag naar petrochemische producten en een hoge bezettingsgraad. Van Wachem omschreef het zelfs als een success story. 'Voor het eerst is het resultaat van Chemie boven de 1 miljard Pond Sterling uitgekomen. Chemie draagt nu voor 35 procent bij aan het nettoresultaat van de totale Groep. Hoewel de vooruitzichten goed zijn, weet ik natuurlijk niet hoe lang dit aanhoudt.' Hiermee doelde hij op de crisis die de chemie begin jaren '80 parten heeft gespeeld. 'Op termijn houden we rekening met enige teruggang, maar met de hoge bezettingsgraad hebben we een goede uitgangspositie. We hopen dit keer op een zachtere landing.' De enige tegenvaller in de sector Chemie, is een voorziening van f 240 miljoen die in het vierde kwartaal van 1988 moest worden getroffen voor de bodemsanering in het *Rocky Mountain Arsenal* in Colorado (Verenigde Staten). Ook Shell Nederland Chemie profiteerde van de uiterst gunstige marktomstandigheden. De verkochte hoeveelheden namen toe van **3,7 miljoen tot 3,9 miljoen ton**. Daarvan ging **2,5 miljoen ton** naar het buitenland. 'Het is niet erg waarschijnlijk dat de buitengewoon sterke groei die in 1988 plaatsvond, zich dit jaar zal herhalen', zo valt in een toelichting op de cijfers van Shell in Nederland te lezen. 'Het resultaat zal in het tweede kwartaal waarschijnlijk nadelig worden beïnvloed door de verplichte vierjaarlijkse onderhoud-stops op Moerdijk.'

SNR en NAM doen het goed

De resultaten in de sector opsporing en winning waren lager door de daling van de ruwe olieprijsen en door de lagere

Groepsresultaten over 1988. In de congreszaal van het Haags Centraal Kantoor namen 40 journalisten kennis van de jongste feiten en cijfers. Het bleek dat voor het eerst alle activiteiten hebben bijgedragen aan de winst. 'De winst van Shell is vorig jaar uitgekomen op f 10,5 miljard. Dat is f 400 miljoen meer dan het jaar daarvoor. Voor dit jaar is het concern redelijk optimistisch', meldden de NOS-journaals diezelfde dag.

aardgasafzet (min acht procent). Dit laatste is voornamelijk een gevolg van de zachte winter in Europa. Alleen in Canada



is een produktiestijging gerealiseerd. Voor de NAM was het een jaar waarin op het gebied van exploratie zeer goede resultaten werden geboekt. In 1989 zullen de activiteiten naar verwachting weer op een hoog niveau liggen. De raffinaderij Pernis (SNR) behaalde onder de ook in 1988 voortdurende moeilijke en sterk gewijzigde marktomstandigheden, een hoge doorzet. Bijna alle fabrieken vestigden produktierecords. Derhalve kon SNR het jaar met een, zij het bescheiden, positief resultaat afsluiten. Van Wachem zei te verwachten dat de prijs van ruwe olie op korte termijn niet veel zal veranderen. 'Speculeren op basis van geruchten doe ik liever niet. De prijs zal waarschijnlijk schommelen in een breedte van 15 dollar per vat. Of de opleving in de raffinage structureel is, weet ik niet, maar onze geavanceerde raffinagecapaciteit, zoals Hycon op Pernis, versterkt onze positie op langere termijn.'

Veel vraag naar loodvrije benzine

Heel goed ging het in 1988 bij Transport en Verkoop. Dit resultaat is een gevolg van zowel hogere volumes als marges. Shell verbeterde zijn toch al sterke marktpositie in Nederland op vrijwel alle fronten. Zowel

het aantal verkooppunten als de verkopen aan de pomp gingen omhoog. Speciaal noemde van Wachem de vraag naar loodvrije benzine. 'Die stijgt veel sneller dan verwacht en dat is gunstig voor ons.' 'Wel werd een schaduw op de verkoopactiviteiten geworpen door vandalisme en aanslagen op verkooppunten. In veel gevallen kon uit leuzen worden opgemaakt dat militante anti-apartheidsactivisten voor de schade verantwoordelijk zijn', zo meldt de toelichting op de Shell Nederland cijfers. Ook de steenkool- en de metaalsector gaven beide een duidelijke verbetering van de winstgevendheid te zien.

Vier procent minder arbeidsplaatsen

Uit de gepubliceerde cijfers bleek tevens dat het aantal arbeidsplaatsen bij Shell in Nederland vorig jaar is gedaald van **16.651 tot 15.954** (min vier procent). In deze periode werd in Nederland **f 400 miljoen**

uitgegeven aan milieumaatregelen. Daarvan is **f 120 miljoen** gebruikt voor de bouw van nieuwe installaties. Aan onderzoek gaf Shell in Nederland **f 415 miljoen** uit (1987: f 396 miljoen). Dit leidde tot **107** octrooi-aanvragen (Van KSLA). Tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, die 11 mei wordt gehouden, zal een slotdividend van f 4,10 worden voorgesteld zodat het totale dividend per aandeel over 1988 f 7,10 bedraagt. Dit is een verhoging van 10,9 procent ten opzichte van het totale dividend van f 6,40 per aandeel over 1987. Zoals eerder aangekondigd, zijn op 18 januari de aandelen van nominaal f 10,- gesplitst in twee aandelen van f 5,-. Het totale dividend is dan ook vermeld op basis van aandelen met een nominale waarde van f 5,-. Tijdens een interview met het NOS-journaal vroeg verslaggever Erik Boshuizen tot slot hoe Van Wachem de toekomst van Shell ziet. 'Dat hangt natuurlijk sterk af van de economische ontwikkelingen. Ik denk niet dat een recessie onvermijdelijk is, maar dat zal sterk afhangen of er wereldwijd voldoende maatregelen worden getroffen om een recessie te voorkomen. Voor Shell verwacht ik in ieder geval over 1989 iets minder groei.'



AAN DE

ORDE

Zoals U in het vorige nummer van Schip & Ka - in het OR-verslag - heeft kunnen lezen, heeft er een wisseling plaats gevonden van de functie voorzitter Ondernemingsraad. Bert Zwiers wilde, na twee jaar het secretariaat bemand te hebben, van waaruit hij op een prima wijze sturing heeft gegeven aan het instituut Ondernemingsraad, het roer uit handen geven. Tijdens de jaarbijeenkomst - van 30 januari tot en met 3 februari jl. - te Bergen (NH), waarbij op twee na de voltallige raad bijeen was, kon men zich

EOS-project

Het KUB-onderzoeksteam kon met een ruim voldoende response aan het werk. Officieren 75%, bemanningsleden 63% en walpersoneel 82%. Voor het bespreken van de voortgang is de Stuurgroep weer enkele malen bijeen geweest, namelijk op 14 februari en als laatste op 6 maart. Op 6 maart kon een prototype van het EOS-rapport besproken worden. Hierin stonden, naast de tabellen en grafieken, ook al verklarende stukken tekst. Rapportage over de voortgang stond ook op de agenda van de vergadering van de Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken, welke gehouden is op 9 maart jl. Tevens is het EOS-project agendapunt voor de OR-vergadersessie van 6 en 7 april a.s. Tijdens de eerste Overlegvergadering zal het onderzoeksteam van de KUB een presentatie houden over de uitkomsten van het onderzoek.

Scheepsbedrijfsvoering met Maritieme Officieren

Ook een onderwerp wat al eerder ter sprake is geweest in deze rubriek, zij het dan onder een andere naam, namelijk 'SGO/MO-ontwikkeling'. Er is nu duidelijk gekozen voor het loslaten van deze naam omdat met de inschaling van alle SGO'ers in de nieuwe MO-schalen de benaming SGO'er komt te vervallen. 'Scheepsbedrijfsvoering met Maritieme Officieren' is ook de naam van de

storten op het onderdeel verkiezingen. Dit, ieder jaar terugkerend, onderdeel leverde dit maal ondergetekende als nieuwe voorzitter op. Omdat de Raad mij toestaat deze functie voor een jaar te bekleden, en ik in die hoedanigheid ook schrijver van deze rubriek ben, zal ik mij eerst even voorstellen. In 1979 ben ik, na het volgen van de Zeevaartschool op Terschelling, in dienst gekomen als leerling. Nadat ik eind 1980 als vierde stuurman ben gaan varen, volgde in 1986 de aanstelling als (toen

studienota die onlangs verscheen uit de werkgroep die hiervoor in het leven was geroepen (zie 'Aan de ORde' in Schip & Ka van december).

Inmiddels is op 9 februari een tiental MO'ers op kantoor bijeengewees om te discussieren over de aspecten die waren aangedragen in de genoemde studienota. De eerste opzet was om de uitkomsten van deze MO-dag in te brengen in een '6 x 6'-bijeenkomst. Om echter het een en ander een wat bredere basis te geven is nu gekozen voor een tweede MO-dag, wederom met tien MO'ers. Deze dag staat gepland voor 16 maart. Vervolgens zal dan wat uit de beide groepen voort is gekomen worden samengevat en daarna pas worden voorgelegd in een nog nader te plannen '6 x 6'-bijeenkomst.

We zullen U middels Schip & Ka op de hoogte houden van dit toch wel erg belangrijke onderwerp, wat uiteindelijk moet leiden tot een veel betere invulling van de functie Maritiem Officier. Drie pijlers moeten draagkracht geven aan die invulling:

- * **Meer procesmatige betrokkenheid van de MO'er (plannen/inzetten/sturen van mens en materiaal).**
- * **Meer beleidsmatige betrokkenheid van de MO'er (het scheepsbeleid als afgeleide van het STBV-beleid).**

- EOS-project
- Werkgroep SGO/MO
- Communicatie OR met achterban

nog) SGO'er. Dit nadat ik het jaar daarvoor te Vlissingen naar school was geweest, voor het behalen van het 'A'-diploma. Dit was in het kort het 'natte' gedeelte, dat nu dus onderbroken wordt door een 'droge' periode. Dit jaar ben ik voor iedereen te bereiken en te vinden op het secretariaat van de Ondernemingsraad. Deze aflevering van de rubriek 'aan de ORde' wilde ik gebruiken om in het kort enkele zaken te behandelen, te weten:

- * **Aandachtsgebieden - een MO'er dient over een bepaald deel uit het gehele werkgebied verantwoordelijkheid te dragen, en zal aan dat aandachtsgebied ook speciale zorg besteden.**

Dit alles dient uiteraard gezien te worden tegen de achtergrond van het **Kernbemanningsproject**. Tijdens de laatste vergadering van de 'Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken' is de voortgang van dit onderwerp aan de orde geweest. Een heel belangrijk aspect, dat nog wel eens aanleiding is tot verwarring, is het 'niet meer terugvinden' van de tweede werktuigkundigen. Hier dient echter wel duidelijk te zijn dat er sprake is van het verdwijnen van de 'rang'. Dit is puur een kwestie van titel. Het is uiteraard niet zo dat met het veranderen van de **organisatiestructuur** aan boord - hetgeen gepaard gaat met het wegvallen van voorheen gebruikelijke rangen - de personen achter deze rangen ook verdwijnen, integendeel!

Communicatie OR-achterban

Dit, zeer belangrijke aspect van het gehele gebeuren rond de Ondernemingsraad, krijgt niet vaak die aandacht die het zou moeten krijgen. Bij het vaststellen van het OR-beleidsplan voor 1989 is dit punt, net als het voorgaande jaar, weer aan de orde

geweest. Zoals men in het OR-verslag van de maart editie van Schip & Ka heeft kunnen lezen, staat **Communicatie** weer op het Beleidsplan.

Maar wat is **achterban** eigenlijk? Uit een artikel in het blad 'Medezeggenschap' haalde ik het volgende: Achterban is afkomstig uit de waterbouwkunde. Vroeger noemde men de dijken die men rond een droog te leggen stuk moeras aanbracht de 'ban-dijken'. Als dit gebeurd was werd door middel van de zogenaamde 'ban-molen' het bewuste gebied drooggemaakt waarna deze 'achterban' tot grote bloei kon komen. Zie in dit verband de OR als de 'ban-molen'.

Kijken we echter in het woordenboek, dan geeft deze voor achterban de verklaring 'verre hulp troepen'. De eerste verklaring vindt is persoonlijk meer sprekend voor de Ondernemingsraad. Duidelijk ook meer typerend als men beseft dat de ban-molen (=OR) er is voor de achterban. Voor onze situatie dus vertaald: **de OR is er voor de werknemers**. Via al deze 'bannen' gaan we naar de kern van het verhaal. Die zit namelijk in het feit dat de

Ondernemingsraad invulling geeft aan het recht van de werknemer op **medezeggenschap**. Wil dat op een goede basis gebeuren dan is het noodzakelijk dat communicatie een belangrijk onderdeel is van alles wat met de OR te maken heeft. Als OR kunnen we zorgen voor een zo volledig mogelijke stroom van informatie over onderwerpen die behandeld worden. Maar dat is één. **Voor communicatie is een tweerichting verkeer nodig**. We zouden graag eens horen hoe er bijvoorbeeld gedacht wordt over bepaalde aspecten van de Ondernemingsraad of misschien leven er wel bepaalde ideeën over bepaalde onderwerpen die op een gegeven moment **AAN DE ORDE** zijn.

Als afsluiting van deze aflevering wilde ik dan ook tot U zeggen: **'tot bels, schrijfs of ziens op het secretariaat!'**

Met vriendelijke groet,

Ed Barsingerhorn
OR-voorzitter

Shell introduceert 'Recreatieboek voor Nederland'

Op 2 maart jl. werd te Rotterdam in aanwezigheid van een groot aantal genodigden uit de wereld van toerisme en verkeer het **'Recreatieboek voor Nederland'** ten doop gehouden. De feestelijke bijeenkomst vond plaats in het Schielandhuis, alwaar de *Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Drs. N. Smit-Kroes*, het eerste exemplaar in ontvangst nam uit handen van de heer *Mr. P. Berkhout, Directeur Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V.*

Tijdens de ontvangst spraken verder nog *Dr. A. Peper, Burgemeester van Rotterdam*, die het openingswoord verrichtte en *Drs. P. C. Huilmand, Voorzitter van het College van Bestuur van de Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer*, die een toelichting gaf op de Internationale aspecten van het toeristisch onderwijs.



Mevrouw Drs. N. Smit-Kroes en de heer Mr. P. Berkhout

Met het **'Recreatieboek voor Nederland'** zet Shell de weg voort die zo succesvol werd ingeslagen met de stratenboeken. Het Recreatieboek is samengesteld om met name de dagrecreant in Nederland behulpzaam te zijn bij het vinden van een reisbestemming. Nederland is verdeeld in dertig gebieden en elk gebied wordt in een apart hoofdstuk uitvoerig belicht. Voorafgegaan door een overzichtelijke kaart en een algemene inleiding worden in alfabetische volgorde alle plaatsen binnen dat gebied besproken die op de een of andere wijze aantrekkelijk zijn voor de toerist. Aan het eind van deze hoofdstukken volgt dan een uitvoerige lijst van alle besproken attracties voorzien van adressen, telefoonnummers en openingstijden. Het geheel vormt een ruim 400 pagina's tellend boek, geïllustreerd in vier kleuren. Het Recreatieboek voor Nederland zal uitsluitend verkrijgbaar zijn bij de Shell-benzinestations tegen inlevering van **twee spaarkarten** of tegen betaling van **f 22,-**.

Ir. M.L.C. van Heeswijk overleden



Begin vorige maand ontvingen wij het droeve bericht van het overlijden op 4 maart 1989 van de heer M.L.C. van Heeswijk.

De heer van Heeswijk trad in 1955 in dienst van de Koninklijke/Shell Groep en vervulde diverse functies in Curacao, Londen en Den Haag. In 1977 werd de heer van Heeswijk benoemd tot directeur van Shell Tankers B.V., een functie die hij tot 1981 bekleedde. De periode waarin de heer van Heeswijk de hoogste post bij Shell Tankers innam werd gekenmerkt door grote veranderingen. Hij zal in onze herinnering blijven voortleven als een aimabele persoonlijkheid.

De heer van Heeswijk bereikte de leeftijd van 66 jaar.

VLOOTPERSONALIA

Periode 1 t/m 28 februari 1989

Tewerkstellingen en overplaatsingen/Signed On

m.s. 'Cardissa'

1e Stm.: G.J.C. van Eeten, MO3N: J. Buren, 2e Wtk.: A.M.P.B. Fluitsma, SAW: C.F. Middag, P.H.H. Tummers, ASV: P.M. Hendriks, J.M. van Hoeven, Hovo: C.P. Hoogesteger

m.s. 'Caurica'

Hwtk.: J.A. de Groot, MO3T: R.M. Simonides

m.s. 'Felania'

Gezagnv.: F. de Vries, 1e Stm.: J. Jongeneel, Hwtk.: K.L.J. Aertssen, Stag.: H.A.J. Stoop, CPO: Max Ch Ferdinandus, PO: Sunaryo B Partodimedjo, G1S: Mahamad Tupu, Rukning B Abuhusen, Sudjimman, Sulaiman, Solih Muluana, G2S: Adang Rusdi, Iwan Djunaedy, Syafrullah Akbar, HECA: Dominques Mustamu, ASTD: Djafri, 2NDC: Abdul Razak, JSCJ: Agus Naftali

m.s. 'Felipes'

Hwtk.: G.J. van Eyk, 3e Wtk.: A. van Beek jr., Stag.: J. Minaard, Eng4: Jenafray

m.s. 'Flammulina'

1e Stm.: W. Holwerda, Hwtk.: H. Japin

m.s. 'Fossarina'

2e Wtk.: J.D. Compriet, Off3: Susmanto

m.s. 'Fossarus'

Gezagnv.: L.A. Groendijk, 1e Stm.: J. Kistemaker, Hwtk.: P.J. de Lange, 2e Wtk.: J.J.F. Govers

m.s. 'Fulgur'

2e Wtk.: R.J. Bosman, 3e Wtk.: R. van der Heide jr., Off3: Mukhlis

m.s. 'Fusus'

Gezagnv.: W.S. van der Ham, Off2: Sinuraya

m.s. 'Niso'

2e Wtk.: P.C. Mink, Hwtk.: W. Vroling, Wass.: H. Klynstra

m.s. 'Sarda'

2e Stm.: K. Cramer, 3e Wtk.: M. Kik, 4e Wtk.: R.J. Fortanier, Rdof.: Anwar

m.s. 'Sericata'

Gezagnv.: R. van Westendorp,

Hwtk.: P.F. Buil, Roff.: M.G. Coenraads, Techn.: K. van der Sluis, HOVO: J.H.A.J. Orie, BEKO: C. Westbroek, BNDE: F.G. Olde Wolbers

m.s. 'Shelltrans'

1e Stm.: A.J.W. Rommes, 3e Stm.: T. Barth

m.s. 'Spectrum'

MO2N: N.J.C.M. van der Palen, Techn.: J.J. van Triet, PO: Mahmud

m.s. 'Sponsalis'

1e Stm.: D.J. Mittelmeyer, MO3T: G.R. Bos

m.s. 'Stellaris'

3e Stm.: D. Gadjradj, Hwtk.: P.A. Ankerman, 3e Wtk.: P.J. Farla, 4e Wtk.: R.F. van Loon, CPO: Tawakid, PO: Julizar Helmy, G1S: Mohammed Raij, Didi Hairuddin Maximilian Kansil, G2S: Idit Irianto, Abdul Rasjid, Faisal, Sukran, CHCK: Abd. Rodjak Moh. Ili, ASTD: Juhari, JSCJ: Sugiarto, Taufik Nafi, Dadang Ruslan

m.s. 'Stellata'

ASV: K. Roelvink, Hovo: W.G. Meuleman

Aflossingen/Signed Off

Gezagnv.: J. Baard, O.A. van Druten, B. Ritman, L.A. Veer
MO1N: H.A. Kamsteeg, A. Leffers
1e Stm.: W. Beekman, A.L.M. van Dun, R. Hendriks, H. van Popta
2e Stm.: P.A.D. Bouwman, H. Hennis, A.W.F. Pera
MO3N: H. Brugs, J.W. Kremer
3e Stm.: J.N.M. Sinnige, P.J. Veenman
4e Stm.: G.Y. Bouma
Hwtk.: E. Aanen, H. Brand, J.C. Ganzinga, C. Hemmer, C.W.H. van Holthuysen, H. Kuijper, W. Muis, J.H.S. van der Pas
2e Wtk.: F.A.J. Boot, J.C. van Koten, J.J.J. Ludekuse, C.N.A. Vreke
MO2T: R. Roor
3e Wtk.: G.J. Harlaar, P.D. Koudenburg

MO3T: T. Franssen, H.T.J. Meyer, J.G. Verbeek

4e Wtk.: J.A. Beukelman, H. van Weenen

MO4T: J.W. van Duuren

Roff.: J.H. ter Horst

SAW: J.G. Cornellissen, R. de Jong, P.P. van der Pol, M.

Schiphorst

ASV: F.W. Bosson, S.H.J. Gieling

Techn.: J. Brederveld

Hovo: A.P. Maat, J. Roosenburg,

J.G. Volleberg

Beko: C. van Zal

Bed.: A. Scheffer

LAST: Tirai Bin Moi

Rdof.: Hasan

Off3: Tidjan, Moh Tohir Laisa

Eng3: Baroto

Eng4: Agusdin

CPO: Sayangbati, Nursiwan

PO: Suhandan Warjo, Sugiman

G1S: Umar Bin Talan, M Ali

Tanete, Sanusi, F X Djoko

Nursjamad, Abdul Rachman, Bin

Matroyal

G2S: Rachman, Agus Harun,

Kusnadi, Sikimilir, Hasri Kasim,

Yosepanus, Syafei

ASTD: Edy Yusuf Setiady

JSCJ: Dedi Bukhori, Inuh Bin

Tamin

HECA: Lubis

2NDC: Wawan Setiawan, Djunaedi

Arsim, Tjokro

Vlootjubilaren



G. de Goede
Hoofdwerktuigkundige
30 jaar op 20.04.89



H. van der Laaken
Algemeen
Scheepsvakman
10 jaar op 10.04.89

Geboren

24.02.89 - Ariena Margaretha, dochter van H.A. Kamsteeg (MO1N) en mw. G.A. Kamsteeg-Holwerda

Gehuwd

07.02.89 - Bediende H.M. Kok met mw. J. Franssen

Aanstellingen

3e Stm. - D. Gadjradj, J.N.M. Sinnige
4e Wtk. - S. van der Zee

Over van Groep buiten Nederland

Gezagnv.: W.S. van der Ham (Ex Oman)

Behaalde diploma's

'C' - W.H. Kuyper
'S1' - A. Breevaart
'S1' - M.J.A. Kryvenaar
'S1' - N.J.C.M. van der Palen
'S1' - K.H.M. Smulders

Uit dienst getreden

Hovo: W. Haanepen

Onze waljubilaren



J.C. Molenaar
Hoofd Materialendienst
10 jaar op 01.04.89

Uit dienst getreden

01.04.89 - M.A. Busker (DF)

In Memoriam

Op 15 maart jl. is op 78 jarige leeftijd overleden de heer **B.J. van Nelfen**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer van Nelfen verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1948 na 19 dienstjaren.

Martin Pronk gaat van zijn pensioen genieten

Na uitstel van zijn pensioendatum i.v.m. zijn ziekte, kon Martin op 13 maart jl. afscheid nemen van zijn ruim 40-jarige loopbaan. Velen togen op die winderige, maar o zo zonnige dag naar restaurant 'Buitenzorg'. Het werd een gezellig weerzien met huidige en oud-collega's. Op verzoek van Martin werd er niet gespeeched. Na de receptie, tijdens een koud buffet, werd het afscheidscadeau overhandigd, dat door velen geldelijk bijeen was gebracht. Het cadeau was een fietsendraagrek, welke hij op de auto kan bevestigen. Martin was zeer verheugd. Hij vertelde ons dat hij er, zeker nu hij met pensioen is, flink gebruik van gaat maken.

Ook namens mijn vrouw, hartelijk dank voor het fijne afscheid en de cadeau's. De collega's die ik niet persoonlijk heb kunnen bedanken, hierbij het allerbeste gewenst.

Martin Pronk



V.l.n.r.: De heer en mevrouw Pronk, K. Borsje en M.A. Busker.

Koninklijke/Shell studieprijs uitgereikt

Op 24 februari jl. heeft Dr. Ir. H.L. Beckers, Coördinator Research van de Koninklijke Shell Groep, tien onderzoekers van Nederlandse universiteiten een Koninklijke/Shell studiereis ten bedrage van f 10.000,- aangeboden, te weten:

- * **Drs. B.G. Koenders - Universiteit van Amsterdam**
- * **Dr. C. Kasse - Vrije Universiteit Amsterdam**
- * **F.M.D.A.P. Vellieux B. SC. - Rijksuniversiteit Groningen**
- * **Drs. W.J. Buma - Rijksuniversiteit Leiden**
- * **Drs. W.H.M. Janssen - Katholieke Universiteit Nijmegen**
- * **Drs. S.W. Kikstra - Rijksuniversiteit Utrecht**
- * **Ir. H.E. van Dam - Technische Universiteit Delft**
- * **Mw. Drs. J. van Welzen - Technische Universiteit Eindhoven**
- * **Ir. G.F. Post - Technische Universiteit Twente**
- * **Mw. Dr. Ir. I.M.C.M. Rientjes - Landbouwniversiteit Wageningen**

Sinds 1967 stelt Shell Research B.V. ieder jaar een bedrag ter beschikking aan de faculteiten wiskunde en

natuurwetenschappen van de Nederlandse universiteiten. Dit bedrag is bestemd voor een buitenlandse studiereis. Sinds 1984 worden ook studiereizen gegeven aan de afdelingen scheikundige technologie, technische natuurkunde en werktuigbouwkunde van de drie technische universiteiten en vorig jaar voor het eerst aan de Landbouwniversiteit Wageningen. Het doel van de studiereis is de ontvangers in staat te stellen kennis te maken met

onderzoekers in hun vakgebied, door het bezoeken van wetenschappelijke bijeenkomsten, universiteiten en onderzoeksinstituten in West-Europa of Noord-Amerika. De uitreiking, die plaatsvond in het Koninklijke/Shell Laboratorium, Amsterdam, werd bijgewoond door onder meer vertegenwoordigers van de overheid, universiteiten en andere, nauw bij het schei- en natuurkundig onderzoek betrokken instellingen.



V.l.n.r.: Vellieux, Kikstra, mw. van Welzen, van Dam, Buma, mw. Rientjes, Kasse, Beckers, Janssen, Koenders, Post